Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7352**

19. Wahlperiode 25.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Frank Schäffler, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP

Auswirkungen der NRMM-Verordnung auf die Binnenschifffahrt

Am 14. September 2016 verabschiedete das Europäische Parlament und der Rat die sog. NRMM-Verordnung oder auch Non-Road-Mobile-Machinery-Verordnung (Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates). Ziel der Verordnung ist die stetige Reduktion von Emissionen (Kohlendioxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC), Stickoxide (NO_x) und Feinstaub), sowie das Ersetzen der ältesten Motoren durch umweltfreundlichere für mobile Nicht-Straßenfahrzeuge (bspw. Binnenschiffmotoren). Die Verordnung definiert Grenzwerte für Emissionen von NRMM-Motoren für unterschiedliche Bereiche und Anwendungen. Ab dem 1. Januar 2019 gelten die weltweit strengsten Grenzwerte für Motoren unter 300 kW und ab dem 1. Januar 2020 oberhalb von 300 kW.

Aufgrund der Langlebigkeit von Binnenschiffmotoren ist der Markt im Vergleich zu Motoren für Straßenfahrzeug klein. Auf dem europäischen Markt werden jedes Jahr lediglich 150 solcher Motoren verkauft. Das führt dazu, dass die traditionellen Hersteller nur bedingt innovativ sind. Forschung und Entwicklung finanziert sich durch die anschließenden, erwarteten Verkäufe des innovativen Produkts. In einem Markt mit geringen Absatzzahlen (Binnenschiffmotoren) haben Hersteller allerdings keinen Anreiz diesen Schritt zu gehen. In der Folge werden die traditionellen Motorenhersteller keine Produkte ab dem 1. Januar 2020 bereitstellen, die die Grenzwerte der NRMM-Verordnung einhalten. Sollten sie sich dennoch dazu entscheiden ein solches Produkt auf den Markt zu bringen, wird es voraussichtlich ein Vielfaches eines heutigen Motors kosten. Ein mittelständischer Partikulier wird sich eine solche Investition nicht leisten können.

Auf der diesjährigen Fachmesse für die Binnenschifffahrt in Kalkar, haben LKW-Motorenhersteller für die Binnenschifffahrt umgebaute Motoren vorgestellt. Es ist vorstellbar, dass diese marinisierten LKW-Motoren die Grenzwerte der NRMM-Verordnung einhalten und in Binnenschiffen verbaut werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird es nach Kenntnis der Bundesregierung Motoren für Binnenschiffe über 300 kW auf dem deutschen bzw. europäischen Markt geben, nachdem die NRMM-Verordnung in Kraft getreten ist?
2. Wenn ja, sind der Bundesregierung die Kosten für einen solchen Motor bekannt?
3. Wenn nein, welche Motoren sollen zukünftig in Binnenschiffen eingebaut werden, damit die NRMM-Verordnung erfüllt wird (bitte Leistung der Motoren angeben)?
4. Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung LKW-Motoren von marinisierten LKW-Motoren?
5. Welche Motorleistung haben Binnenschiffe (große Container- oder Fahrgastschiffe) nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Rhein in der Regel?
6. Wie viele marinisierte LKW-Motoren benötigt ein großes Container- oder Fahrgastschiff, um auf dem Rhein stromaufwärts zu fahren?
7. Wie werden mögliche marinisierte LKW-Motoren für den Einbau in Binnenschiffen in Reihe geschaltet?
8. Welche maximale Laufzeit haben nach Kenntnis der Bundesregierung marinisierte LKW-Motoren (in Kilometern und Stunden)?
9. Für welche Binnenschiffe sind marinisierte LKW-Motoren nach Kenntnis der Bundesregierung geeignet?
10. Welche Schwierigkeiten können nach Kenntnis der Bundesregierung beim Einbau von marinisierte LKW-Motoren in einem Binnenschiff auftreten?
11. Welche Rechtsvorschriften müssen angepasst werden, damit ein marnisierter LKW-Motor in ein Binnenschiff eingebaut werden darf?
12. Welche Typgenehmigungsbehörde wäre für den Einbau von marinisierten LKW-Motoren zuständig?
13. Erwägt die Bundesregierung darauf hinzuwirken, die Grenzwerte der NRMM-Verordnung auf europäischer Ebene anzupassen, sollte es keine geeigneten Motoren für Binnenschiffe ab dem 1. Januar 2020 geben?
14. Erwägt die Bundesregierung eine Fristverlängerung der NRMM-Verordnung auf europäischer Ebene, sollte es keine geeigneten Motoren für Binnenschiffe ab dem 1. Januar 2020 geben?
15. Wird die WSV Flotte eine Vorreiterrolle bei der Umsetzung der NRMM-Verordnung einnehmen?
16. Wenn ja, wie wird das umgesetzt?
17. Wann wird die gesamte WSV Flotte die in der NRMM-Verordnung festgelegten Grenzwerte einhalten?
18. Was kostet die Umrüstung der WSV Flotte mit Motoren, die mit den Grenzwerten der NRMM-Verordnung konform sind?

Berlin, den 16. Januar 2019

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333